

NOTAT

Til Styringsgruppen for Bergensprogrammet

Fra Prosjektgruppen for Spontan samkjøring.

Bergen 21.09.2015

RABATTERTE BOMPENGER I RUSHTRAFIKKEN FOR SAMKJØRERE.

FINANSIERING AV HOVEDPROSJEKT.

Vi ber med dette Styringsgruppen for Bergensprogrammet vurdere om Hovedprosjektet for mulig rabatterte bompenger i rushtrafikken over bomringen i Bergen kan finansieres av Bergensprogrammet.

1. Bakgrunn.

For å få tildelt belønningsmidler fra Samferdselsdepartementet i perioden 2015 -2018, er det som kjent en forutsetning at personbiltrafikken ikke øker. I tildelingsbrevet av 29.06.2015 med årets ramme på 184 mill.kr. står det at det er opp til Bergen kommune selv å bestemme virkemidlene for å oppnå målet. Se vedlegg 1.

I første periode av belønningsmiddelordningen 2011 - 2014 var også motivet å få kontroll over veksten i personbiltrafikken. Som vel ledd i å nå nevnte mål, men også behov for flere midler til bl.a. investeringer, ble som kjent bompengetakstene tilnærmet doblet fra juni 2013.

Reduksjonen i biltrafikken ble betydelig mindre enn hva mange hadde forventet: ca. 3%. Siden den tid har igjen trafikken begynt å øke noe. (Dette året noe mindre de første månedene, men har økt igjen de siste månedene).

Den kjensgjerning at rushtrafikken fortsatt gikk tregt og det var uavklart hvordan NOx - utslippene skulle kunne kontrolleres, var vel medvirkende årsak til vedtaket om rushtidsavgift med planlagt start ved årsskiftet 2015/2016.

Slik vi forstår er det med vedtatte satser forventet en nedgang i trafikken i rushtidene på 5-8% og over døgnet på 0-3%. Slår rushtidstallene til vil det knapt være nok til å få flyt i trafikken igjen. Det vi ellers vet er at befolkningen i Bergensområdet øker med ca. 6 .000/år som tilsvarer noe slikt som 7 mill. nye reiser og med tilhørende trafikkvekst. Ca. 1/3 av befolkningsveksten skjer utenfor Bergen hvor 7 av omlandskommunene ser ut til å beholde en større vekst enn Bergen i tiden fram mot 2030. Dette betyr, som det alt framgår av siste reisevaneundersøkelse, at reiselengde øker som igjen stiller ytterligere krav til bl.a. kollektivtransporten som skal betjene anslagsvis 1800 holdeplasser i Bergensområdet.

Manglende sikkerhet for nullvekst i personbiltrafikken og tiltak til å unngå NOx-utslipp ved ugunstige værforhold, var medvirkende til å se på hvordan samkjøring med bil kunne inngå som et nytt virkemiddel for å nå målet om nullvekst. Samtidig er det interessant å se hvordan samkjøring kan medvirke til å få kontroll over NOx-utslippene i vintrenes godværsperiode.

Se ellers rapporten: *Spontan samkjøring i Bergensområdet 2007 -2015. Sept 2015.* Vedlegg 2.

Etter frokostmøte i Bergen Næringsråd i vår, hvor bl.a. rabattert rushtidsavgift for samkjørere ble nevnt av Henning Warloe, er det holdt flere møter mellom byråden, B&T Signal og oss i prosjektgruppen. Dette har ført til at det nå er utarbeidet et forprosjekt for hvordan godkjente

samkjøringsapplikasjoner og brikken i bomringen kan kobles sammen via en plattform: Offentlig Samkjøringsplattform (OSP), slik at de som samkjører kan oppnå en rabatt ved kjøring i rushet. Se rapport: *Forprosjekt OSP. Incentiv 06072015. Dette er finansiert av nevnte prosjekt.* Vedlegg 3.

Det er nå et håp at Hovedprosjektet for nevnte kobling kan starte så snart som finansieringen er ordnet. Totalkostnadene for dette er 2 mill.kr. Nevnte prosjekt samt testingen etterpå vil etter planen kunne bli ferdig til sommeren 2016. Er det da ønskelig kan rabatterte bompenger for samkjørere i rushet starte opp i Bergen, høsten 2016. Testfasen forventer vi i prosjektgruppen må kunne finansieres gjennom det nasjonale samkjøringsprosjektet som etter planen skal starte opp for fullt i fem områder fra årsskiftet under ledelse av Vegdirektoratet.

Vi har diskutert to finansieringsmuligheter på våre møter med Henning Warloe:

1. Ved bruk av midler fra Bergensprogrammet.
2. Ved bruk av belønningsmidler i tråd med departementets beskjed om at det var opp til Bergen kommune å bestemme hvilke virkemidler som skulle brukes.

Etter en kort diskusjon ble vi anbefalt å satse på alt. 1 i denne omgang da man bl.a. antok at avgjørelse her kunne skje raskt. Derfor denne henvendelse til Styringsgruppen. Det er selvsagt en klar forutsetning at vi holder oss til spillereglene for konsulentbistand. Det gjør vi gjennom bruk av en alt eksisterende OFU (Offentlig forsknings – og utviklingsavtale). Se *Godkjenningsbrev- 248747 fra Forskningsrådet. Delmål 3. Kø-kutt.* Vedlegg 4. Nærmere gjennomgang av opplegget og avtaleparter kommer vi tilbake til om en slik finansieringsordning er aktuell. De som etter planen kan påta seg jobben med hovedprosjektet og som har den rette kompetanse er B&T Signal samt Triona AS. I tillegg kommer på et senere tidspunkt noe mindre bistand fra to andre selskaper. Microsoft og Q-Free.

Ved at det kun er de som benytter en godkjent app som kan oppnå gevinsten tilsier at antallet brukere virkelig kan øke, og opp til et nivå hvor sjansen for å få kobling mellom en sjåfør og en passasjer begynner å virke. Teknologien lærer man raskt når belønningen er stor nok til at man også benytter appen under samkjøring med egen familie og kjente. Som bieffekt, slik det står omtalt også i rapporten (vedlegg), er at «supersamkjøring» kan innføres når det er fare for høy forurensing.

Med dette som bakgrunn ber vi om at saken blir tatt opp på neste møte i Styringsgruppen.

På vegne av prosjektmedarbeiderne i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen

Arild Eggen
Prosjektleder.